

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СУЩНОСТЬ КОСВЕННЫХ УБЫТКОВ И МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИХ ОЦЕНКИ И УРЕГУЛИРОВАНИЯ

Статья посвящена практической стороне оценки косвенных убытков.

АКТУАЛЬНОСТЬ

Проблема оценки и урегулирования косвенных убытков лежит на пересечении таких сфер, как отраслевая экономика (например, транспорт), управление рисками, оценочная деятельность, конфликтология и, конечно, правовое регулирование.

Актуальность вопроса прежде всего определяется его полной неурегулированностью в отечественном правовом поле (практически аналогичная ситуация по СНГ) и недостаточной методической разработанностью в целом как в отечественной, так и зарубежной практике в отличие от убытков прямых [1–7], где уже разработаны методические рекомендации, практические, справочные пособия и даже программные продукты для автоматизации расчетов [8, 9].

Такая ситуация объяснима уникальностью каждого случая и высокой сложностью систематизации материала, как и разработки универсальной методики или методологии. Таким образом, на практике нередко разрешение находят через применение экспертных оценок. При этом теряются ключевые качества процесса урегулирования – прозрачность и беспристрастность. Что в условиях существования резко разнонаправленных интересов равноправных сторон может дискредитировать полученные результаты и даже способствовать развитию конфликта, т. е. усложнению ситуации – эффект обратный урегулированию.

СУЩНОСТЬ, ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОДЕРЖАНИЕ КОСВЕННЫХ УБЫТКОВ

С одной стороны, теоретические основы косвенных убытков как экономической и правовой категории в определенной степени уже разработаны [10, 11]. Так, под косвенными убытками, на теоретическом уровне, принято понимать следующее.

Во-первых, спрогнозированный, возможный ожидаемый доход (Y_i) при нормальных обстоятельствах (как если бы событие, послужившее причиной убытков, не происходило). Таким образом, возможность резкого роста доходов или, соответственно, их снижения игнорируется. Иначе говоря, осуществляется обоснование величины дохода для нормальных, характерных условий ведения бизнеса. После чего сравнивается фактический (полученный доход на момент или за период происшествия, события, Y_f) и обоснованный (Y_i) доходы. Разница между их значениями и отражает величину потерянного дохода или упущенной выгоды (Lost Profits, англ.) в связи с происшествием определенного события.

Во-вторых, рассматриваются затраты (I_d), непосредственно связанные с происшествием, событием (на определенный момент или опять же за определенный период), и выделяются те, которые не были бы произведены, если бы событие не произошло, т.е. носили вынужденный для предприятия характер (например, эвакуация поврежденного транспорта с места дорожного происшествия для снижения его последствий). Здесь же рассматриваются общие затраты по предприятию и выделяется их часть, которая при нормальных условиях (отсутствие происшествия) была оправдана, целесообразна, т.е. оказалась невостребованной, вынужденной для предприятия (I_c).

Таким образом, структуру косвенных убытков (Indirect Losses, англ.) можно описать достаточно простой формулой, отражающей их экономическое содержание:

$$IL = Y_i - Y_f + I_d + I_c. \quad (1)$$

Практический опыт проведения работ по защите интересов отечественных автотранспортных перевозчиков показывает, что при всей очевидности описанной модели обоснования и расчетов косвенных убытков имеются объективные сложности как теоретического, так и практического характера. Вопрос обоснования реальной величины косвенных убытков до сих пор представляет проблему как для ученых, исследующих бизнес, так и практиков, занимающихся урегулированием убытков [10, 11].

Относительно первой, теоретической составляющей отметим следующее. Выявить и обосновать источники возникновения и величину косвенных убытков гораздо сложнее, чем определить прямые убытки в силу их визуальности, привязанности к собствен-

ности, т. е. материальным объектам. Результат прямых убытков обычно легко наблюдаем, например, физическое повреждение транспорта. Результат же косвенных убытков может быть удален физически, абстрагирован во времени и пространстве от причины их возникновения, но обычно являться следствием предшествовавшего прямого убытка и одновременно является последующей, вытекающей причиной для снижения, потери материальных благ или нерационального их расходования.

Наиболее характерным, например, для автотранспортной отрасли примером косвенных убытков является простой в ремонте поврежденного в дорожно-транспортном происшествии транспорта. Это четко просматривается в малых предприятиях, где при тяжелых повреждениях простой в ремонте (до 1 месяца) одного, например, из трех единиц коммерческих автомобилей, принадлежащих индивидуальному предпринимателю, может поставить под угрозу существование его бизнеса, т. к. фактически снижает на 1/3 его мощность, соответственно рыночную позицию и т. д.

Признание проблемы практиками подтверждается наличием на европейском и североамериканском рынках предложения услуг по урегулированию косвенных убытков специализированными лабораториями, исследовательскими организациями типа аудиторских или адвокатских [12–15], имеются описания примеров разрешения связанных с косвенными убытками конфликтов [16].

В отечественных же условиях, вторая, практическая составляющая сложностей с урегулированием косвенных убытков, как указывалось ранее [17], в наибольшей степени связана со следующими аспектами:

- отечественное законодательство не отражает экономическую сущность косвенных убытков;
- суды по-прежнему опираются на принципы, характерные для условий плановой экономики;
- что, соответственно, не позволяет выстроить логичную линию защиты интересов потерпевших предприятий и предпринимателей.

ПРИНЦИПЫ ОЦЕНКИ И УРЕГУЛИРОВАНИЯ

Исследование мирового опыта защиты прав потерпевших и урегулирования убытков показал, что национальные практики чрезвычайно отличны, а в некоторых случаях могут даже взаимно противоречить, даже в странах одной культурной этнической группы [18].

Отсутствие отечественных исследований и методических разработок делает в определенной степени наши субъекты хозяйствования и предпринимательства более уязвимыми, а при разрешении споров на международном уровне незащищенными.

В этой связи и следует считать данное направление актуальным, как и разработку на первом этапе хотя бы принципов оценки и урегулирования.

Разрешение данной проблемы заключается в реализации двух составляющих: оценка и урегулирование, что необходимо учесть при разработке методического обеспечения, которое позволило бы на практике по возможности унифицировать процесс оценки и процедуру урегулирования, снять связанные с такими ситуациями проблемы.

В основе любой методологии лежат принципы, как основные и фундаментальные положения, отражающие сущность явления и обеспечивающие практическую адекватность методических подходов и методик. Для обеспечения адекватности оценки и урегулирования косвенных убытков должны быть (предлагаются к дискуссии) реализованы следующие *принципы*.

Так, в качестве *первого* предлагается рассматривать *принцип устойчивости развития*, суть которого заключается в определении возможности существования косвенного убытка как такового лишь в случае стабильного существования потока доходов (валовой доход) у предприятия и предпринимателя, сбой в поступлении или изменение в величине которого и предполагает существование, возможность определения факта возникновения косвенного убытка.

Вторым принципом следует назвать возможность выявления ключевых критериев, позволяющих формализовать и количественно характеризовать разрозненные во времени и/или пространстве события.

Третьим принципом необходимо обозначить *наличие устойчивых причинно-следственных связей*, т. е. существование как таковой *возможности доказать* известными и признанными методами (предпочтительно математическими) обусловленность одних событий, являющихся выражением и/или проявлением косвенного убытка, и другими действиями, событиями, не имеющими, на первый взгляд, физического или иной формы явного взаимодействия, взаимозависимости.

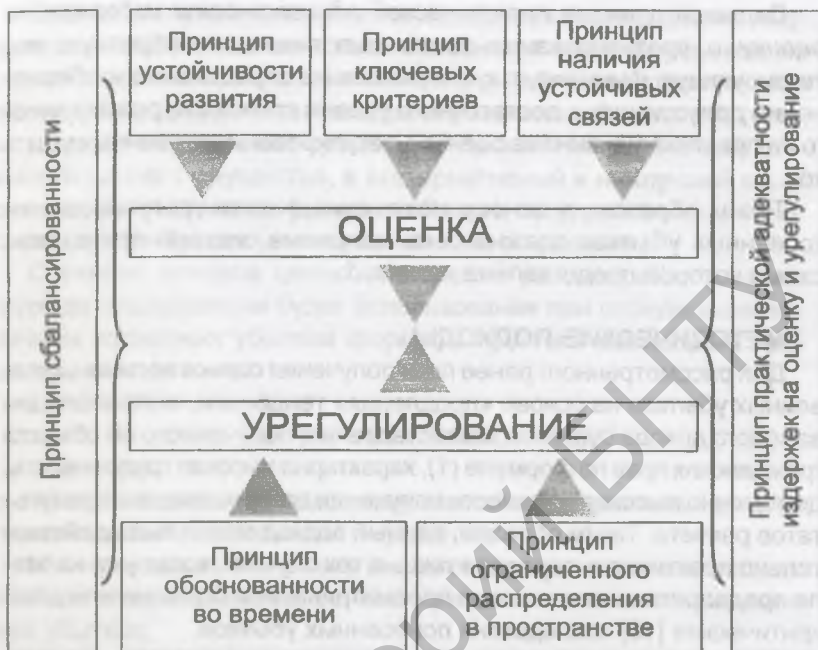


Рис. 1. Система принципов оценки и урегулирования косвенных убытков

С другой стороны, для обеспечения урегулирования (или погашения косвенного убытка, минимизации его последствий) должны быть реализованы следующие принципы.

Четвертый принцип *обоснованности во времени* заключается в обеспечении обоснованности и обозримости во времени путей погашения убытка.

Пятый принцип *ограниченного распределения в пространстве*, по аналогии с четвертым, предполагает обоснование географических границ при рассмотрении последствий убытков.

Для обеспечения системности, логической завершенности исследования по конкретной ситуации должны быть выполнены следующие принципы.

Шестой принцип *сбалансированности* является своеобразной надстройкой и в то же время фундаментом, согласно которому реализация принципов двух предыдущих групп (оценка: 1–4, урегулирование: 5–6) должна быть объединена некоторой логикой оптимизации, базирующейся на математическом аппарате.

Седьмой принцип *практической адекватности издержек на оценку и урегулирование* также выполняет своеобразную интегрирующую функцию, т. к. направлен на определение и обеспечение допустимого и достаточного уровня сложности реализуемого на практике механизма оценки-урегулирования косвенных убытков.

Таким образом, в основу механизма оценки-урегулирования косвенных убытков должна быть положена система принципов, схема которой представлена на рис. 1.

МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ

Для рассмотренного ранее пути получения оценок величины косвенных убытков на основе «продления» тенденции, экстраполяции валового дохода субъекта хозяйствования, полученного об объекта гражданских прав по формуле (1), характерна высокая трудоемкость, достаточно высокая сложность получения данных, сведения результатов расчета. Таким образом, данный подход может быть действительно практически оправдан лишь в тех случаях, когда уже на этапе предварительного анализа просматриваются большие или даже критические [10] последствия понесенных убытков.

Поэтому критерий потенциальной тяжести последствий может и должен стать ключевым при выборе методического подхода при оценке и урегулировании как прямых (восстановление или замена аналогом), так и косвенных убытков.

Альтернативой экстраполяции валового дохода может стать определение альтернативной стоимости для случаев, когда ожидаемые последствия ущерба могут быть оценены как малые или средние [10], что следует признать наиболее распространенной на практике ситуацией. На примере коммерческого транспорта малые и средние косвенные убытки могут стать следствием задержки максимум до семи дней (необоснованный простой в ожидании загрузки, неоправданная задержка груза или транспорта контролирующими органами и т. д.).

Суть подхода на основе определения альтернативной стоимости также заключается в оценке возможных доходов за время простоя, но не на основе продления тенденций валового дохода, а в определении возможного дохода от использования сравнимого с рыночной стоимостью имущества капитала в альтернативном варианте использования.

В данном случае предполагается, первоначально, оценка имущества, с которым связано возникновение косвенных убытков, на основе классической техники оценки (при возможности использование трех подходов и согласование результатов), и, далее, оценка доходов от вложения суммы, равной величине рыночной стоимости данного имущества, в альтернативный и наилучший вариант получения доходов (депозиты банков, государственные облигации, другие бумаги или варианты инвестирования).

С учетом мотивов целесообразности рассмотрения данного подхода оправданным будет использование при определении величины косвенных убытков формулы простого банковского процента:

$$Y_i = MV \times (N \times R / 360 \times 100), \quad (2)$$

где Y_i – обоснованный доход, получаемый предприятием при альтернативном использовании имущества;

MV – рыночная стоимость имущества, ограничения в использовании которого явились основанием для возникновения косвенных убытков;

N – период действия ограничений;

R – доходность – компенсация за упущенные возможности, принимаемая по возможному, наилучшему альтернативному варианту использования;

360 – дней в банковском году;

100 – поправка для перевода доходности в процентах годовых в индексную форму.

При этом следует признать, что метод определения альтернативной стоимости, как и любой другой, не лишен недостатков.

Например, и, во-первых, это может быть связано с учетом и отражением в методологии особенностей конкретной отрасли (сферы предпринимательской деятельности) и целесообразностью использования для расчетов формул простого или сложного процента с учетом обоснованной величины (длительности) базового периода и ее сопоставимости базовых (типичных) сроков альтернативных вариантов вложения:

$$Y_i = MV \times (1 + R)^t, \quad (3)$$

где: R – ставка вознаграждения (доходность за базовый период);
 t – количество базовых периодов ($t \geq t_A / t_B > 1$, если $t < 1$, то см. ф-лу (1), где t_A – продолжительность базового периода по альтернативному варианту и t_B – продолжительность действия факторов формирования косвенных убытков в конкретной практической ситуации).

Во-вторых, существование высокого уровня субъективности в определении потенциальной тяжести последствий, т. е. в определении самой целесообразности применения выбора именно этого метода, как альтернативного известному, рассмотренному на основе ф-лы (1).

В то же время изложенные в данном материале предпосылки к разрешению практических проблем, связанных с возникновением, оценкой и урегулированием косвенных убытков, формируют достаточно большую определенность в методологию вопроса.

ЛИТЕРАТУРА

1. Правила определения размера вреда от дорожно-транспортного происшествия для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. – Минск: Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. Официальное издание № 89, 2000 г. – 13 с.

2. Методичний посібник для товарознавчої оцінки автотранспортних засобів (друге видання). Затверджено наказом Міністра юстиції України. Київ: Міністерство юстиції України, 1999.– 55 с.

3. Методические указания по калькуляции затрат на восстановление транспортных средств, определению ущерба и стоимости транспортных средств с учетом технического состояния. Р 03112194-0361-96.– М., НИАТ, 1996.– 61 с.

4. Методическое руководство по определению стоимости автотранспортных средств с учетом естественного износа и технического состояния на момент предъявления. РД 37.009.015-98.– М., НАМИ, 1998.– 105 с.

5. Капустин В. В., Шабека В. Л. Оценка стоимости автотранспортных средств и ущербов от дорожных происшествий. – Минск: ООО «ФУАинформ», 2003.– 320 с.с ил.

6. Андрианов В. Ю. Как оценить и возместить ущерб от дорожно-транспортного происшествия.– 2-е издание. – М: Дело, 2002.– 192с.

7. Understanding the Basic of Automotive Estimatics. – Arlington, USA: Vale National Training Center, Inc., 1999. – 40p.

8. www.eurotax.ch [Официальный сайт компании EuroTax (Schweiz) AG, Швейцария].

9. www.mitchel.com [Официальный сайт компании Mitchel International, Inc., США].

10. Чернова Г. В. Практика управления рисками на уровне предприятия.– СПб: Питер, 2000. – 176 с.

11. Dunn R. L. Recovery of Damages for Lost Profits, Fifth Edition.– Lawpress Corporation, 1999.

12. www.studiopuccicodognotto.com/ [Официальный сайт Studio Pucci and Codognotto Ingegneri Association, Италия].

13. www.ace-scla.com/ [Официальный сайт Society of Claim Law Associates, США].

14. www.claimsmag.com/ [Официальный сайт журнала «Claims. Covering the Bussiness of Loss», США].

15. Transporthaftung und Regress in Theorie und Praxis: Reichweite internationaler Rechtsvereinheitlichung: Seminar Materialien. – Wien, 2005.– 10 р.

16. Сигел Э. Практическая бизнес-статистика. пер. с англ. – Москва: ИД «Вильямс», 2002.– 1056 с.

17. Шабeka В. Л. Экономическая сущность косвенных убытков на примере автотранспортных предприятий / Материалы 3-й международной научно-практической конференции «Мировая экономика и бизнес-администрирование».– Минск: ФММП БНТУ, 2004. – С. 363–366.

18. Квашиc В. Е. Основы виктимологии. Проблемы защиты прав потерпевших от преступлений.– М.: ИД NOTA BENE, 1999.– 280 с.